[8th November 1966

## Appendix III.

[*Vide* answer to Starred Question No. 521 at page 587.]

(*a*) Yes.

(*b*) The East Coast Road from Madras to Kanyakumari is proposed to be developed to National Highway Standards. The road would pass through the revenue districts of Chingleput and South Arcot, Thanjavur, Ramanathapuram, Tirunelveli and Kanyakumari and the Union Territories of Pondicherry and Karaikal. The total length of the road is 480 miles including the stretches of about 21 miles in Union Territories and 30 miles of road to be newly formed. The road is so aligned that it connects the major port of Madras with the minor ports at Cuddalore, Nagapattinam, and the proposed major port at Tuticorin besides the various fishing villages and tourist and pilgrim centres such as Covelong, Mahabalipuram, Nagore, Velanganni, Vedaranyam, Tiruchendur and Kanyakumari. In view of its strategic importance, this scheme finds a place in the Second All-India Road Development Twenty-year Plan for 1961–81 also.

In the Madras State, on the East Coast Region, there are important ports like Madras, Cuddalore, Pondicherry, Nagapattinam, Tuticorin, besides number of small ports. Industries like fisheries, salt, coir, firewood and pearls are developing rapidly in this region and for the transportation of the products on all weather coastal road is absolutely necessary. Hence a detailed survey of the cost benefit ratio of the scheme was made and it was found that the cost benefit ratio was favourable, The Chief Engineer (Highways and Rural Works) accordingly prepared estimate for Rs. 14 crores for upgrading the East Coast Road to National Highway Standard, providing 22′ width of black top, and it was forwarded to the Government of India for their technical approval and financial sanction. The Government of India has indicated that the proposal has to wait till a final decision regarding provision for roads in the Fourth Plan is taken.

சென்னையிலிருந்து கன்னியாகுமரிக்குச் செல்லும் கிழக்குக் கடற்கரைச் சாலை தேசிய நெடுஞ்சாலைத் தரத்திற்கு மேம்படுத்தப்படும். இந்தச் சாலை, செங்கற்பட்டு, தென் ஆர்க்காடு, தஞ்சாவூர், இராமநாதபுரம், கன்னியாகுமரி ரெவினியு மாவட்டங்கள் வழியாகவும், புதுச்சேரி, காரைக்கால் ஆகிய யூனியன் ஆட்சிப் பகுதிகள் வழியாகவும் செல்லும். இச்சாலையின் மொத்த நீளம் 480 மைல்கள். இதில் ஏறத்தாழ யூனியன் ஆட்சிப் பகுதிகளில் செல்லும் 21 மைல் நீளச் சாலையும் புதிதாக அமைக்கப்படவிருக்கும் 30 மைல் நீளச் சாலையும் அடங்கும். இச்சாலை பெருந்துறைமுகமாகிய சென்னையை, கடலூரர், நாகப்பட்டினம் போன்ற சிறு துறைமுகங்களுடனும், தூத்துக்குடியில் அமைக்கப்படவிருக்கும் பெரிய துறைமுகத்துடனும் கோவளம், மகாபலிபுரம், நாகூர், வேளாங்கன்னி, வேதாரண்யம், திருச்செந்தூர், கன்னியாகுமரி போன்ற மீன்பிடி கிராமங்கள், சுற்றுலா இடங்கள், யாத்திரைத் தலங்கள் இவற்றையும் இணைக்கும். இவ்வாறு பலவகைகளில் முக்கியத்துவம் பெற்றிருப்பதால், இச்சாலைத் திட்டம் அனைத்து இந்திய சாலை வளர்ச்சிக்குரிய இருபது ஆண்டுத் திட்டத்தில் (1961–81) சேர்க்கப்பட்டுள்ளது.

8th November 1966]

தமிழ்நாட்டின் கிழக்குக் கடற்கரையோரப் பகுதியில், சென்னை, கடலூர் புதுச்சேரி, நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி போன்ற முக்கிய துறைமுகங்களும், பல சிறு துறைமுகங்களும் உள்ளன. இப்பகுதிகளில் மீன் பிடித்தல், உப்பளத் தொழில், கயிற்றுத் தொழில், விறகுமரத் தொழில், முத்துக் குளித்தல் போன்ற தொழில்கள் விரைந்து வளர்ச்சியடைந்து வருகின்றன. இப் பொருள்களை வெவ்வேறிடங்களுக்கு அனுப்பும் பொருட்டு, எல்லாக் காலத்திலும் செயல்படக்கூடிய கடற்கரையோரச் சாலை மிகவும் இன்றியமையாததாகும். எனவே, இத் திட்டத்தின் செலவு, பயன் வீதாசாரத்தைப்பற்றி விரிவான ஆய்வு நடத்தப்பட்டு, அது சாதகமாகவே உள்ளது என அறியப்பட்டது. ஆகவே கிழக்குக் கடற்கரையோரச் சாலையை 22 அடி அகலமுள்ளதாக்கி, தாரிட்டு, தேசிய நெடுஞ்சாலையின் தரத்திற்கு மேம்படுத்த ரூ. 14 கோடிக்கு மதிப்பீட்டை (நெடுஞ்சாலை-கிராமப் பணிகள்) தலைமைப் பொறியாளர் தயாரித்தார். இந்திய அரசின் தொழில் நுட்ப அனுமதியும் நிதி அனுமதியும் பெறும்பொருட்டு, இது இந்திய அரசிற்கு அனுப்பப்பட்டுள்ளது. நான்காவது திட்டத்தில் சாலைகளுக்கான நிதி ஒதுக்கம் குறித்த இறுதியான முடிவு எடுத்த பின்னரே இந்தச் செயல் திட்டத்தைப் பற்றி ஒரு முடிவுக்கு வரமுடியுமென இந்திய அரசு அறிவித்துள்ளது.

## APPENDIX IV

[*Vide* answer to Starred Question No. 464 at page 591.]

Sri Hanumanthaiya, Member of the Administrative Reforms Commission has suggested that a Committee on District Administration may be set up at State Level to examine the various aspects of District Administration. In particular it is desired by him that the committee should—

(1) study the nature and structure of the existing set up in District Administration with particular reference to major reforms initiated in the last 10 years and also the advent of the Five-Year Plans.

(2) study the existing local self-Government institutions at the District level and examine the extent to which these institutions have functioned as instruments of public service and public conscicusness and also to examine the extent to which there has been effective co-ordination of the activities of the institutions with the limbs of the other departments at District level.

(3) study the Panchayat-raj set-up and examine the variations in the extent of public participation in the last 10 years in various spheres; and

(4) examine and evaluate the role of the Collector with particular reference to—

(*a*) his relationship with other District level officers and authorities;

(*b*) implementation of developmental activities;

(*c*) progressive working of the local self-governing bodies, namely Panchayats, Municipalities and others;

(*d*) elimination of delays and grievances; and

(*e*) maintenance of law and order.